Bavar.
4071
-9-

Bavar.
4071/9.

Digitized by Google

Bav. 4071 (9

Denkschrift

Digitized by Google

Bavar. 4071/9

Denkſchrift

über

die Richtung

der

Pfälziſchen Eiſenbahn.

Speyer.
F. C. Neidhard's Buchhandlung.
1843.

Digitized by Google

BIBLIOTHECA
REGIAE
MONACENSIS.

Digitized by Google

Einleitung.

Ein neues Syſtem von Kunſtſtraßen — das der Eiſenbahnen — hat in der jüngſten Zeit allgemeine Geltung, allgemeine Ausbreitung in ſämmtlichen kultivirten Ländern zu erlangen begonnen. Unendlich werthvoller als das alte Kunſtſtraßen-Syſtem, iſt es aber auch ungemein koſtſpieliger als dieſes. Eine Folge des letzten Umſtandes wird ſeyn, daß deſſen Anwendung nicht nur für jetzt, ſondern auf lange Zeit hinaus auf die Hauptrouten beſchränkt bleiben wird. Eben darum erheiſcht die Feſtſetzung der Bahnrichtung überall auch doppelte Umſicht, und es muß bei ſolcher Feſtſetzung der Bahnlinie um ſo mehr als eine der erſten Aufgaben gelten, alle vorhandenen Elemente der Bevölkerung einer Gegend und des Verkehrs unmittelbar in dieſes neue Straßenſyſtem mit aufzunehmen, insbeſondere, ſoviel nur immer thunlich, allen größern und wichtigern Orten die directe Theilnahme an der Wohlthat des neuen Communications-Mittels zu ſichern.

Digitized by Google

Es kann ſolches aber auch um ſo leichter geſchehen, als Umwege, ſelbſt von einigen Stunden, für die Reiſenden doch nur einen Zeitverluſt gleichſam blos von einigen Minuten ausmachen (was bei Waaren ohnehin gar nicht in Anſchlag kommt), und als die Mehrbeförderungskoſten auf einer ſolchen etwas längeren Strecke in der Regel weit überwogen werden durch den Gewinn einer Vergrößerung der Perſonen-Frequenz und des Waaren-Transportes.

Es iſt daher der Satz keineswegs richtig, den man ſo oft vernimmt, es ſey gleichgültig, wohin und nach welcher Richtung eine Eiſenbahn gebaut werde, wenn dieſe oder jene Landſchaft überhaupt nur eine ſolche erhalte. Es iſt dies vielmehr ſehr unrichtig gerechnet, und es können dadurch ſehr üble Folgen veranlaßt werden. Der Nutzen, den Eiſenbahn-Anlagen zu gewähren vermögen, kann hiedurch gar ſehr beſchränkt, gar ſehr verkümmert werden.

In Europa, wo die Verhältniſſe nicht erſt im Bilden begriffen ſind, wie in Amerika, ſondern wo ſich dieſelben längſt entwickelt haben, gilt es vor allem, die vorhandenen Verkehrselemente aufzunehmen und zu benützen; denn es kann nicht die Aufgabe ſeyn, die gegebenen Verhältniſſe erſt zu zerſtören und dann deren ganz neue zu bilden.

Allzukoſtſpielige Art des Baues iſt daher keineswegs, wie man gewöhnlich meint, der einzige Fehler, der bei ſolchen Anlagen begangen werden kann; wie groß man denſelben mit Recht auch immerhin anſchlagen möge, ſo iſt der durch Uebergehen irgend bedeutender Orte, ſonach der durch das Nicht-Aufnehmen der vorhandenen Verkehrs-

Digitized by Google

Elemente in den Bahnzug begangen werdende, noch weit gemeinſchädlicher, und es kann in Folge deſſen ſehr wohl der Fall eintreten, daß eine Eiſenbahn für das Land ſelbſt die Koſten ihrer Anlage nicht werth iſt, ja daß ſie mittelbar und ſogar in hohem Maße geradezu ſchadet, — wenn ſie nämlich wirklich anſehnlichen oder doch die Elemente einer Bedeutſamkeit in ſich tragenden Orten die Möglichkeit eines Aufſchwunges oder einer fortdauernden Blüthe künſtlich entreißt, dieſelben künſtlich herabdrückt, ſie künſtlich zu Grunde richtet!

Wenn aber ſolches nur einigermaßen die Folge ſeyn kann, ſo ergibt ſich von ſelbſt die Unſtatthaftigkeit jenes Satzes: als ſey es gleichgültig, wohin eine Bahn geführt werde, wenn man eine ſolche überhaupt nur erhalte. — Insbeſondere wird jede erleuchtete Regierung auf ſolche Umſtände immer die ſorgſamſte Rückſicht nehmen; und es iſt damit mehr als gerechtfertigt, wenn man z. B. in dem uns benachbarten Großherzogthum Baden die Eiſenbahn-Anlage geradezu damit anfing, im rechten Winkel zu bauen, um jede der drei Städte oder Städtchen Mannheim, Heidelberg und Bruchſal unmittelbar an die Bahnlinie zu bringen.

Digitized by Google

Die Richtung bezüglich der Pfälziſchen Eiſenbahn im Allgemeinen.

Die Hauptaufgabe der Pfälziſchen Eiſenbahn wird unter allen Verhältniſſen die ſeyn: eine Verbindung des Weſtens des Landes (zumal von den Steinkohlenwerken) nach dem Oſten deſſelben, und dabei namentlich nach der Weltverkehrsſtraße, dem Rheine, herzuſtellen.

Es treten dabei beſonders vier verſchiedene Rückſichten hervor.

I. Das Intereſſe des Landes, — der höchſte und wichtigſte Moment, unbeſtreitbar allen andern voranſtehend, zumal wenn die Mittel des Staats, ſey es für eine Ertrags-Garantie, oder auf welche Weiſe ſonſt, bei der Ausführung in Anſpruch genommen werden wollen.

II. Rückſichten hinſichtlich des Kohlenabſatzes;

III. Solche bezüglich des Verkehrs mit dem Auslande; und

IV. — theilweiſe mit obigen Punkten zuſammentreffend — das Intereſſe der Aktionäre.

Verſuchen wir es, einen jeden dieſer verſchiedenen Momente einzeln zu beleuchten.

I. Die Richtung der Bahn im Intereſſe des Landes.

Ein Blick auf eine Karte der Pfalz zeigt, daß eine Eiſenbahn vom Weſten des Kreiſes nach dem Rheine in kürzeſter Linie durch das Annweiler Thal hergeſtellt werden kann. Auch bietet dieſe Richtung bei weitem die geringſte Schwierigkeit in der Ausführung dar. Das Annweiler Thal beſitzt durchgehends eine nicht unbedeutende Breite und zieht in ziemlich gerader Richtung fort, ſo daß die koſtſpieligen Tunnels und Berg-Einſchnitte großentheils vermieden werden. Zudem liegen die anſehnlichen Orte Zweibrücken, Pirmaſens, Annweiler und Landau an dieſer

Digitized by Google

Linie, und auch die Communication (über Knielingen oder Germersheim) mit dem jenſeitigen Deutſchland wäre ohne beſondere Schwierigkeit herzuſtellen. Endlich läßt es ſich, was den Hauptbeförderungs-Gegenſtand, die Steinkohlen, betrifft, nicht verkennen, daß deren Werth ein deſto höherer iſt, je weiter dieſelben nach Süden kommen.

Von dieſen Geſichtspunkten aus betrachtet, dürfte es ſich wohl ſchwerlich beſtreiten laſſen, daß eine Eiſenbahn-Anlage durch das Annweiler Thal nicht nur die mindeſt koſtſpielige, ſondern auch eine vorzugsweis zweckmäßige wäre. Indeſſen ſcheint es, daß höhere Rückſichten anderer Art der Ausführung in dieſer Weiſe entgegen treten.

So kommt man denn zu der Richtung über Kaiſerslautern und durch das Neuſtadter Thal. Die techniſchen Schwierigkeiten in dieſem letzten erweiſen ſich als enorm. Dennoch ſind ſie zu überwinden; und auch die vorzugsweis hohe Betriebſamkeit in dem letztgenannten Thale iſt weſentlich zu berückſichtigen. Endlich gründen ſich alle, bezüglich der Pfälziſchen Weſt-Oſt-Eiſenbahn bis jetzt wirklich gemachten Schritte auf die Einhaltung dieſer Richtung.

Nun erhebt ſich aber die Frage, in welcher Linie von der Mündung des Neuſtadter Thales fortgebaut werden ſoll, — ob gegen Speyer, oder unmittelbar gegen die Rheinſchanze? und dies iſt der Punkt, der uns hier vorzugsweiſe beſchäftigt.

Bei Entſcheidung dieſer Frage dürften beſonders folgende Momente in Berückſichtigung kommen:

1) welches iſt die kürzeſte Linie nach dem Rheine, der Welt-Verkehrsſtraße?

2) wohin werden die Kohlen am zweckmäßigſten gebracht?

3) welcher Ort liegt am meiſten im Mittelpunkte des Pfälziſchen Stromufers, — ſo daß die Wohlthat der Eiſenbahn-Verbindung möglichſt gleichmäßig der nördlichen und der ſüdlichen Hälfte des Landes zu Theil wird?

Digitized by Google

4) welcher der in Frage kommenden Orte iſt an ſich am geeignetſten, um der Mündungspunkt der Bahn zu ſeyn, und welcher verdient nebenbei die meiſte Beachtung?

5) Von welchem aus kann endlich am zweckmäßigſten eine weitere Eiſenbahn-Verbindung nach dem andern dieſer hier in Frage kommenden Orte hergeſtellt, von welchem aus können dieſelben unter ſich am geeignetſten verbunden werden?

Endlich — Reſultat von allem Vorhergehenden — welcher Punkt entſpricht ſonach am meiſten dem Intereſſe des Landes?

Verſuchen wir es, dieſe verſchiedenen Fragen in Kürze zu beantworten.

Zu 1) Zufolge des Ingenieur-Berichtes beträgt die Entfernung von Neuſtadt nach der Rheinſchanze in gerader Richtung 27760 Met., jene von Neuſtadt nach Speyer dagegen nur 20879 Met. Es ergibt ſich ſonach eine Differenz von nahezu 2 Stunden zu Gunſten von Speyer.

Zu 2) Die Kohlen haben mehr oberhalb einen höheren Werth als unterhalb; ihr Abſatz wird dort nicht durch die Concurrenz der Ruhrkohlen geſchmälert; ſie ſind bei der wohlfeilen Waſſerfracht zu Thal leichter ſtromabwärts als ſtromaufwärts zu verbringen.

Zahlen ſprechen am deutlichſten. Würde die Eiſenbahn nach Speyer gerichtet, ſo ergäben ſich folgende Verhältniſſe:

Fracht von den Gruben bis Speyer, 13 Meilen, zu 1 kr. per Meile und Centner	kr. 13
Waſſerfracht von Speyer bis Mannheim	2
Etwaige Werthverringerung der Kohlen in Folge des Umladens zu Speyer	1½
Zuſammen Fracht bis Mannheim	16½

Würde dagegen die Bahn direct nach der Rheinſchanze geführt, ſo geſtaltete ſich das Verhältniß folgendermaßen:

Digitized by Google

Fracht bis Rheinſchanze, 14 Meilen . . . . fr. 14
Fracht von der Rheinſchanze nach Speyer herauf . . 5
Werthverminderung der Kohlen in Folge des Umladens in der Rheinſchanze 1½

Zuſammen Fracht bis Speyer auf dem Umwege über die Rheinſchanze 20½

Um 24 kr. Fracht liefern heute die Fuhrleute den Privaten zu Speyer die Kohlen in das Haus oder Magazin.

Schon zu Speyer, demnach gleich auf der erſten Pfälziſchen Station oberhalb der Rheinſchanze, würde alſo die Wohlthat der Eiſenbahn-Anlage bezüglich des wichtigſten Transportgegenſtandes beinahe auf Null herabſinken!

Die ſüdlicheren Orte am Rheine würden von jener Wohlthat auch nicht das Geringſte genießen, denn ſie würden die Kohlen nach wie vor am wohlfeilſten auf gewöhnliche Weiſe durch das Annweiler Thal beziehen, — entſchieden wohlfeiler, als vermittelſt der nach der Rheinſchanze geführten Eiſenbahn.

Gerade dieſe Landestheile dürften aber um ſo mehr eine vorzügliche Berückſichtigung verdienen, als ſie ohnehin ſchon aus beſondern Gründen der Wohlthat einer Eiſenbahn-Anlage durch das Annweiler Thal nicht theilhaftig werden können.

Zu 3) Speyer iſt es, welches vollſtändig im Mittelpunkte des Pfälziſchen Rheinſtromufers liegt, während ſich die Rheinſchanze faſt ganz am nördlichen Ende dieſes Kreiſes befindet. Die Wohlthat der Eiſenbahn-Verbindung wird daher ſchon aus dieſem Grunde auch in allen andern Beziehungen den ſüdlichen wie den nördlichen Landestheilen am Gleichmäßigſten zu Theil werden durch das Einſchlagen der Richtung nach Speyer.

Digitized by Google

Zu 4) Speyer iſt eine Stadt von 10,000 Seelen,*) die Rheinſchanze dagegen ein einzelnes Etabliſſement; das den Hafen umgebende Uferland iſt am letzten Punkte ausſchließlich Privateigenthum. An dem einen Orte wird daher immer freie Konkurrenz beſtehen, an dem andern hinwieder iſt dieſelbe vollſtändig ausgeſchloſſen. An dem einen wird es demzufolge nie an thätigen, redlichen und unternehmenden Geſchäftsleuten fehlen, am andern dagegen würde ſtets alles von einem einzelnen Individuum abhängen; — eben ſo gut als dieſes thätig, umſichtig und redlich ſein kann, mag das Etabliſſement im Laufe der Zeit ſehr wohl auch in die Hände eines beſchränkten, nachläſſigen, ſogar unredlichen und betrügeriſchen Mannes gelangen, der das in ſeine Hand gegebene Monopol zum Nachtheile ſowohl der Eiſenbahn-Geſellſchaft, als des geſammten Publikums, aufs Aergſte mißbrauchte; ſelbſt Ausländer können in den Beſitz eines ſolchen Etabliſſements kommen, und, ohne daß eine höhere Einſchreitung möglich wäre, das Ganze zu ihren beſondern Zwecken mißbrauchen. Nirgends in der Welt hat man bis jetzt noch einen ſolchen Ort zum ausſchließlichen Endpunkte einer Eiſenbahn beſtimmt; — ganz abgeſehen davon, daß die Rheinſchanze eine militäriſche Poſition iſt, mit allen Nachtheilen einer Feſtung, dagegen ohne den nachhaltigen Schutz einer ſolchen in Kriegszeiten gewähren zu können; ja es iſt dem Eigenthümer des dortigen Etabliſſements ſogar förmlich die Verpflichtung auferlegt, in Kriegszeiten, ſobald es der dortige Commandant

*) Nach dem Ingenieur-Berichte wohnen in den an der Bahnlinie gelegenen Orten in der Pfalz 44,000 Menſchen, — nahezu ein Viertheil davon kommt alſo auf die Stadt Speyer. Und dieſes Viertheils will man ſich beim Verkehre berauben, um auf acht Millionen Koſten (angeblich) 500,000 fl., d. i. etwa 6 Procent zu erſparen!

Digitized by Google

geeignet hält, alle Gebäulichkeiten niederreißen laſſen zu müſſen. Will man aber den Bahnhof auſſerhalb der Schanze anlegen, ſo entſtehen immer wieder Koſten für das Verbringen der Waaren von dort nach dem Rheine, oder umgekehrt.

Bietet aber gleich der eine der beiden Punkte eine höhere Wichtigkeit als der andere dar, ſo liegt es doch im wahren Intereſſe des Landes, keinen von beiden von der Bahn auszuſchließen. Von welchem dieſer beiden Orte aus kann aber die Bahn am zweckmäßigſten zum andern geführt werden?

Ein Blick auf die Karte zeigt nun, daß wenn man von Neuſtadt zuerſt nach Norden, der Rheinſchanze, dann wieder einige Stunden nach Süden, bis Speyer, bauen wollte, dieſe Verbindung den hervortretenden Mißſtand in nichts beſeitigen könnte. Dagegen ergibt ſich ebenfalls durch einen Blick auf die Karte, daß eine Fortſetzung der Bahn von Neuſtadt und Speyer nach der Rheinſchanze (wie dieſelbe ſtatutenmäßig noch heute feſtſteht,) die nämlichen Nachtheile nicht zur Folge hätte. Durch einen verhältnißmäßig nicht ſehr großen Weiterbau $2\frac{1}{2}$ Landſtunden mehr, als von Neuſtadt direct nach der Rheinſchanze mit Uebergehung von Speyer, — eine Strecke, welche in höchſtens 18 Minuten befahren würde), laſſen ſich nicht nur beide Zwecke vereinigen, ſondern es wird damit auch die wichtige und vorzugsweiſe einträgliche Verbindung zwiſchen Speyer und Mannheim für das Bahn-Erträgniß gewonnen werden.

Zu 6) Als Reſultat alles Geſagten ergibt ſich ſonach, daß eigentlich Speyer der natürliche Endpunkt der Pfälziſchen Oſt-Weſt-Eiſenbahn ſeyn würde; daß es jedoch höchſt zweckmäßig erſcheint, die Richtung, welche, wie geſagt, auch ſtatutenmäßig feſtſteht, von Neuſtadt an Speyer vorbei nach der Rheinſchanze, beizubehalten.

Digitized by Google

Außer dem ſpeziell Angeführten läßt ſich Obiges noch durch eine Menge anderer Gründe erweiſen; Gründe, deren umſtändliche Entwickelung hier um ſo mehr überflüſſig iſt, als der eben ausgeſprochene Satz ſelbſt in dem von den Gegnern der Richtung nach Speyer einſtimmig angenommenen Ausſchuß-Berichte vom 7. Februar d. J. ausdrücklich zugeſtanden werden mußte, indem der Schlußſatz des gedachten Berichtes ſpeziell dahin lautet, „daß es nicht nur im örtlichen Intereſſe der Stadt Speyer, ſondern ſelbſt in dem des Pfalz-Kreiſes, wegen des Verkehrs der Kreishauptſtadt, liege, daß dieſe Stadt durch die Eiſenbahn berührt werde; daß aber dieſe Intereſſen, ihres (vermeintlich) localen Characters wegen, vorerſt den (dafür gehaltenen) allgemeinen Intereſſen, nämlich den durch eine Verbindung zwiſchen den Städten Saarbrücken, Mannheim und Frankfurt in kürzeſter Linie zu erreichenden) und jenem der Actionäre weichen müßten;“ ſodann: „daß die Vermittlung des Verkehrs im Pfalz-Kreiſe ſelbſt allerdings eine der Aufgaben der Bahn ſey; daß dieſer Verkehr auch nicht unbedeutend erſcheine, bei Colliſions-Fällen dagegen den andern Beziehungen untergeordnet werden müßte.“

Wenn es nun aber unwiderlegbar feſtſteht, daß es im Intereſſe der Pfalz liegt, daß Speyer von der Eiſenbahn berührt werde, ſo kann man nur erſtaunen, wie man das Intereſſe dieſes nämlichen Landes, deſſen Staatsmittel man doch eben in dieſem Augenblicke für eine Ertrags-Garantie in Anſpruch nehmen will, ſo entſchieden und ſchnöde in den Hintergrund zu drängen ſuchen mag. Eine jede erleuchtete Regierung wird, wenn ſie die Mittel eines Landes zur Ausführung eines derartigen Unternehmens aufbietet, als höchſtes Geſetz voranſtellen, daß daſſelbe auch dem Lande ſelbſt vor allen andern zu gut komme. Einiger auswärtigen Städte (Saarbrückens, Mannheims und Frankfurts) wegen würde man wohl dieſſeits das verlangte Opfer nicht bringen, die Zins-Garantie nicht übernehmen.

Wahrhaft unbegreiflich erſcheint überhaupt, wie man in unſerer Zeit noch allen Erfahrungen der National-Oekonomie

geradezu entgegen, den innern Verkehr dem auswärtigen ſo ganz und gar nachſetzen will. Und dies in einem Lande, das eine dichtgedrängt wohnende rührige, induſtriöſe Bevölkerung von nahezu 600,000 Menſchen enthält. — Eine jede nur nicht ganz oberflächliche Betrachtung des täglichen Verkehres zeigt, wie unendlich größer, wichtiger und Wohlſtand verbreitender der Verkehr in der Nähe, als der nach der Ferne, zumal der bloſe Tranſit, iſt.

Der erſte dehnt ſich gleichſam über die Geſammt-Summe aller Erzeugniſſe des Landes aus, während der letzte dagegen als unbedeutend erſcheint. Die ältern wie die neueſten Autoritäten im Gebiete der National-Oekonomie ſind darüber längſt aufs Vollkommenſte einverſtanden; Adam Smith und Say nicht minder, als Friedrich Liſt; und mit Recht äußert der gründliche Hofrath Rau in ſeiner Volkswirthſchafts-Lehre: „Blühender Binnenhandel iſt die nothwendige Bedingung einer ausgedehnten „Erzeugung mannigfaltiger, für die eigene Verzehrung des Volkes „beſtimmter Güter. Es iſt ein Erfahrungs-Satz, daß diejenigen „Länder den höchſten und zwar einen unerſchütterlichen Wohlſtand „genießen, in denen der Binnenhandel die größte Lebhaftigkeit „erreicht."

Und bei uns ſollte dieſer Binnenverkehr allen andern (vermeintlichen oder wirklichen) Intereſſen ſo ganz nachgeſtellt werden? Unmöglich!

II. Rückſichten hinſichtlich des Kohlen-Abſatzes.

Je weiter oben die Bahn den Rhein erreicht, deſto werthvoller ſind die Kohlen; deſto geringer iſt hier die Concurrenz der Ruhrkohlen; deſto wohlfeiler können die Saarkohlen weiter (ſtromabwärts) verbracht werden.

Für die aus dem Weſten kommenden Steinkohlen eröffnen ſich, außer dem inländiſchen Verbrauche, Abſatzwege nach drei Richtungen: nach Norden, Süden und Oſten.

Digitized by Google

Nur für eine dieſer drei Richtungen ſcheint die Rheinſchanze günſtiger gelegen als Speyer. (S. die angefügte Landkarte.)

Suchen wir vor allem den wahren Umfang des Vortheils zu ermitteln, den dieſe der Rheinſchanze günſtigſte Richtung zu gewähren vermag.

Da die Fracht zu Thal auf einem ſchiffbaren Strom unvergleichbar die wohlfeilſte von allen iſt,*) ſo können die Kohlen von Speyer nach Mannheim um 2 kr. per Zentner verſchifft werden, ja die oberhalb Speyer wohnenden Schiffer verladen dieſelben nach größeren Entfernungen von Speyer um den nämlichen Preis, wie von Mannheim oder der Rheinſchanze aus, ſo daß ſchon dermalen die Kohlen-Verſendungen von Speyer den Neckar aufwärts mit jenen von den genannten Orten concurriren — (ein ſchlagender Beweis, daß die natürliche Lage Speyer befähigt hat, den Steinkohlen-Debit nach allen Richtungen hin in geeigneter Weiſe zu führen); von Speyer könnten, wenn überhaupt die Saarkohlen ſo weit ſtromabwärts abgeſetzt zu werden vermöchten, ſchon dermalen Steinkohlen um 4 kr. Fracht per Centner bis Mainz verſendet werden, — ſo wohlfeil alſo, wie von der Rheinſchanze aus, und das gleiche Verhältniß waltet bezüglich der Verſendungen nach den verſchiedenen Neckar-Häfen ob.

Wenn nun aber die Waſſer-Fracht von Speyer nach Mannheim allein in keinem Falle höher als 2 kr. vom Centner Steinkohlen gerechnet werden kann, ſo folgt daraus noch nicht einmal, daß, wenn die Bahn wirklich bei Speyer endigte, was nicht verlangt wird, die Kohlen darum um ebenſoviel theuerer in der nördlichern Richtung verſendet werden müßten. Da nämlich ſelbſt die directe Linie von Neuſtadt nach der Rheinſchanze um

*) Der mehrerwähnte Ausſchuß-Bericht ſtellt zwar den Satz auf „mit der Eiſenbahn-Fracht kann gar keine andere Fracht concurriren;“ indeſſen beweist die Erfahrung thatſächlich und aufs Schlagendſte die totale Unrichtigkeit dieſer unbegreiflichen Behauptung bezüglich der Verſendungen zu Thal auf einem ſchiffbaren Strome.

Digitized by Google

2 Stunden länger iſt, als jene von Neuſtadt nach Speyer, ſo wird der Land-Transport nach der Rheinſchanze auch auf der Eiſenbahn 1 kr. per Centner mehr betragen, als jener nach Speyer; — und die obenerwähnte Differenz von 2 kr. verminderte ſich ſonach um 1 kr., — alſo auf die Hälfte.

Dieß wäre der Gewinn, in der Speyer ungünſtigſten Richtung! Wie aber erſt in den beiden andern Direktionen, nach Süden und Oſten, alſo gerade nach dem Herzen des Mutterlandes und ganz Süd-Deutſchland? Da ſtellt ſich das Verhältniß folgendermaßen:

	Kreuzer.
a) Richtung nach Süden, auf dem Rheine: Ueber die Rheinſchanze. Transport der Kohlen von Neuſtadt nach Rheinſchanze à 1 kr. per Zentner und Meile.	3½.
Transport von Rheinſchanze nach Speyer herauf	5.
Zuſammen	8½.

Dagegen:

Transport von Neuſtadt nach Speyer	2½.

Alſo lange nicht einmal ein Drittheil; oder vielmehr: Der Transport von 100 Pfund über die Rheinſchanze koſtete in dieſer Richtung eben ſo viel, als der Transport von 340 Pfund über Speyer!

b) Richtung nach Oſten, um vermittelſt der badiſchen Eiſenbahn die Kohlen weiter zu verbringen, zumal (gleichviel ob über Sinsheim, Bruchſal oder Pforzheim) auf die Würtembergiſche Bahn und von da über Ulm nach Bayern.

Transportkoſten über Rheinſchanze per Zentner	Kreuzer.
a) Von Neuſtadt nach Rheinſchanze, 27,730 Meter = 7 Stunden, à ½ kr.	3½.
b) Von der Rheinſchanze auf den Mannheimer Bahnhof	2.
c) Von dem Bahnhof über Heidelberg nach Walldorf (Bahn-Punkt Speyer gegenüber) 9 Stunden (zu 4000 Meter)	4½.
Summa	10.

Digitized by Google

Transportkoſten über Speyer per Centner

a) Von Neuſtadt nach Speyer, 20,879 Met. = 5 Stunden 2½.
b) Von Speyer nach Walldorf 3 Stunden per Achſe. 3½.

Summa *) 6.

Noch günſtiger wird ſich das Verhältniß ſtellen, wenn — früh oder ſpät — Baden einen Anſchluß an die Pfälziſche Bahn bei Speyer ausführt. —

Es mag ſich nun aber auch noch fragen, welche dieſer verſchiedenen Richtungen den größten Kohlenabſatz verheißt.

Der von den Gegnern der Speyerer Richtung adoptirte Bericht ſagt unbedingt, der Abſatz nach Norden ſei der bedeutendſte; er gibt dabei zu verſtehen, daß, wenn ſich auch die Preiſe der nach Süden und Oſten gehenden Kohlen in Folge der Führung der Bahn nach der Rheinſchanze etwas höher ſtellten als bei der Richtung nach Speyer, ſie deſſen ungeachtet noch wohlfeil genug blieben, um jede andere Concurrenz zu verdrängen.

Wäre dieſer letzte Satz richtig, ſo müßte er unbedingt auch für Speyer gelten; man dürfte dann die Eiſenbahn nur in kürzeſter Richtung an den Rhein, alſo ausſchließlich blos bis Speyer bauen, wodurch jedenfalls eine ſehr bedeutende Summe erſpart würde, und man könnte dabei gewiß ſein, daß jede Concurrenz verdrängt wäre. — Bei der Wohlfeilheit der Waſſerfracht zu Thal wäre dies auch bis zu einem gewiſſen Punkte vollkommen richtig; bei der Fracht zu Berg dagegen iſt die Behauptung, wie wir bereits geſehen haben, durchaus unſtichhaltig. In jedem Falle wäre es aber wahrhaft unverzeihlich, wenn man bei Errichtung eines ſo koſtſpieligen Communicationsmittels nicht alle Rückſicht darauf nehmen wollte, dem Publicum das ſo wichtige Brennmaterial ſo wohlfeil als überhaupt nur immer abſolut möglich iſt, zu liefern.

*) Die Umladungs-Koſten ſind weggelaſſen, als ſich wohl beiderſeits gleichſtehend.

Digitized by Google

Aber auch die Möglichkeit des Verdrängens jeder andern Koncurrenz, worauf man ſich ſo unbedingt verlaſſen will, fände, wenn man in jenem Sinne verführe, eine ſehr nahe Grenze.

Der öfters erwähnte Commiſſions-Bericht muß die Thatſache zugeſtehen, daß die Ruhrkohlen heute bis Knielingen und Carlsruhe hinauf Abſatz finden.

Aus den oben aufgeſtellten Berechnungen ergibt ſich, daß die Saarkohlen vermittelſt der Eiſenbahn um circa 9 Kreuzer per Centner wohlfeiler an den Rhein geliefert werden können, als bisher.*) Dadurch erhalten dieſelben allerdings einen mächtigen Vorſprung vor den Ruhrkohlen; **) — einen Vorſprung, der ihnen bis zu dem Punkte stromabwärts den Markt weiter als bisher ſichert, an welchem (gegen jetzt) die Thalfracht der Saar-, und die Bergfracht der Ruhrkohlen zuſammen genommen 9 kr. überſteigt. Nun beträgt allerdings die Thalfracht von Speyer ſowohl als von der Rheinſchanze (gleichmäßig) bis Mainz nicht mehr als 4 Kreuzer. — Die Bergfracht der Ruhrkohlen aber von Mainz bis Knielingen beläuft ſich per Centner durchſchnittlich auf 15 kr. — Es ergibt ſich ſonach evident, daß die Saarkohlen in keinem Falle bis über Mainz hinab, oder ſelbſt nur bis dahin, die Ruhrkohlen zu verdrängen im Stande ſeyn werden. Der Haupt-Abſatz der Saar-

---

*) Daß die Qualität der auf der Eiſenbahn debitirten Kohlen um 20 Procent beſſer ſein ſoll, als jene der in gewöhnlicher Weiſe verführten, wie der gedachte Ausſchuß-Bericht ſagt, iſt eine Behauptung, zu der jeder Geſchäftsmann und jeder Chemiker nur lächlen wird!

**) Daß die preuſſiſchen Ruhr-Kohlen, wie ſich der Commiſſions-Bericht ausdrückt, abſichtlich (durch eine mehr nördliche Richtung der Bahn) verdrängt werden ſollen, iſt ein Streben, das man, während man preußiſche Saarkohlen verlangt, am wenigſten geltend machen ſollte. Warum ſoll Preußen ſeine Ruhr-Kohlen vorſätzlich ſelbſt verdrängen, oder deren Preiße künſtlich herabdrücken helfen, während durch eine etwas ſüdlichere Richtung der Bahn für Beide der Markt geſichert wäre! —

Digitized by Google

kohlen kann also auch nach dem Zuſtandekommen der Pfälziſchen Eiſenbahn, unmöglich nach Norden gehen; er iſt vielmehr im Süden und Oſten zu ſuchen. Und gerade da finden ſich auch weitaus die meiſten Etabliſſements, welche dieſes Brennmaterials bedürfen. Stromabwärts, ſo weit das Abſatzdebit der Saarkohlen mit Recht angenommen werden kann, trifft man nicht jene zahlreichen und bedeutenden Fabriken, wie im badiſchen Lande oberhalb Speyer. *) Und auch das bayeriſche Mutterland fordert mit Recht, daß auf ſein Kohlenbedürfniß Rückſicht genommen werde. Ebenſo das geſammte übrige Süddeutſchland, zumal mit ſeinen überall entſtehenden Eiſenbahnen. Das Ergebniß der ganzen Unterſuchung kann alſo kein anderes ſeyn, als daß die Führung der Bahn nach Speyer und von da nach der Rheinſchanze für den Kohlenabſatz ein weit günſtigeres Reſultat liefern wird, als jene eines Baues von Neuſtadt direct nach der Rheinſchanze.

*) Es ſeyen hier nur einige derſelben angeführt:

Zuckerraffinerie Waghäuſel (allein über 100,000 Centner bedürfend);

Maſchinen-Fabrik von Keßler und Martienſen in Carlsruhe;

Badiſche Zuckerfabrik Ettlingen;

Mechaniſche Spinnerei und Weberei in Ettlingen;

Spinnerei von Buhl in Ettlingen;

Mechaniſche Papierfabrik von Buhl in Ettlingen;

Mechaniſche Papierfabrik von Peter Cavallo und Comp. in Wildbaad;

Zuckerfabrik von Grötzinger;

Rindeſchwender'ſche Glashütte-Factorie Gaggenau bei Raſtatt;

Görger, Hammerwerkbeſitzer zu Gaggenau;

Chemiſche Fabrik in Carlsruhe;

Bleicherei von Meier in Langenſteinbach.

Dieſe verſchiedenen Etabliſſements allein werden ein Kohlenquantum von beiläufig einer halben Million Centner bedürfen. (Nach einer Angabe betrüge der Kohlenabſatz nach dem Großherzogthum Baden jetzt ſchon gegen 700,000 Centr.

Digitized by Google

III. Rückſichten bezüglich der weiteren Fortführung der Reiſenden auf andere Eiſenbahnrouten. *)

Der auf der Pfälziſchen Eiſenbahn von Weſten nach Oſten kommende Paſſagier kann in drei verſchiedenen Hauptrichtungen weiter zu reiſen beabſichtigen: nach Norden, Oſten und Süden, und es fragt ſich nun, ob er in den verſchiedenen Directionen von Speyer oder von der Rheinſchanze aus einen kürzeren Weg zurückzulegen hat, um auf eine Hauptverbindungsſtraße zu gelangen.

Um dieſes Verhältniß richtig zu beurtheilen, müſſen folgende zwei Momente ins Auge gefaßt werden:

a) es iſt ſo gut als entſchieden, daß die Baſel-Frankfurter Bahn über Heidelberg und nicht über Mannheim geführtwird, und

b) die Erbauung der würtembergiſchen Eiſenbahn iſt gewiß; und wenn gleich man den Punkt noch nicht genau fixirt hat, an welchem ſich dieſelbe an die badiſche Bahn anſchließen wird, ſo bleibt es doch jedenfalls unzweifelhaft, daß dieſer Punkt oberhalb Speyer beſtimmt werden wird, gleichviel nun, ob man über Sinsheim, Bruchſal oder Pforzheim baut.

Nun geſtalten ſich die einzuſchlagenden Routen für den aus dem Weſten bei der Mündung des Neuſtadter Thales anlangenden Reiſenden folgendermaßen:

I. Route nach Norden.

Richtung nach der Rheinſchanze.		Richtung nach Speyer.	
Von Neuſtadt nach der Rheinſchanze	7 Stunden	Von Neuſtadt nach Speyer	5 Stunden
Von Rheinſchanze nach dem Mannheimer Bahnhof (ohne Bahn)	1 —	Von Speyer nach Walldorf (ohne Bahn)	3 —
Von Mannheim nach Heidelberg	4 —	Von Walldorf nach Heidelberg	3 —
Zuſammen	12 Stunden.	Zuſammen	11 Stunden.

*) Siehe die angebogene Karte.

Digitized by Google

II. Route nach Süden.

Von Neuſtadt bis Heidelberg (wie oben) 12 Stunden Von Heidelberg bis Walldorf 3 — Zuſammen 15 Stunden.	Von Neuſtadt über Speyer bis Walldorf (wie oben) 8 Stunden.

III. Route nach Oſten

(Schwaben und dem bayer. Mutterlande.)

Von Neuſtadt über die Rheinſchanze bis Walldorf (wie oben) 15 Stunden.	Von Neuſtadt über Speyer bis Walldorf (wie oben) 8 Stunden.

Allerdings iſt vorerſt von Speyer bis Walldorf noch keine Eiſenbahn angelegt; beſteht aber nur einmal die unſrige, ſo wird dieſe Anlage ſich gleichſam von ſelbſt geben; ſie wird eine Sache der Nothwendigkeit ſeyn, der man ſich von keiner Seite wird zu entziehen vermögen.

IV. Intereſſe der Actionäre.

Nach dem Geſagten bedarf es wohl kaum eines Wortes mehr, um die Rentabilität der Bahn in der ſtatutenmäßigen Richtung nachzuweiſen.

Wir haben geſehen, daß Speyer der natürliche Endpunkt der Bahn iſt. Wenn ſich alſo die Anlage überhaupt rentirt, ſo muß es wohl auch dieſe Strecke; und ſolches um ſo mehr, als hier die Erbauung (des horizontalen Terrains und der Wohlfeilheit des Bodens wegen) mit geringern Koſten auszuführen iſt, als irgendwo auf der ganzen Strecke von Saarbrücken bis zur Rheinſchanze. — Dazu kommt noch der ſtarke Verkehr, namentlich der Perſonen in doppelter Richtung: zwiſchen den betr. Pfälziſchen Gemeinden und der Kreishauptſtadt, und zwiſchen Speyer und Mannheim, — letzter heure ſchon weitaus der ſtärkſte auf der ganzen Linie, welche die Pfälziſche Oſt-West-Bahn durchziehen wird, ſo daß dermalen bereits, außer den Extra-Poſt- und beſonderen Fuhren, täglich regelmäßig 1 Eilwagen und 6 Geſellſchaftswägen

Digitized by Google

hin= und ebenſo her=, und im Sommer drei Dampfbote zu Berg und eben ſo viele zu Thal gehen, — ungerechnet die Güterfuhren.

Könnte aber noch ein Bedenken über den Ertrag obwalten, ſo muß es als beſeitigt erſcheinen durch die von der Stadt Speyer dem Staate förmlich angebotene Rückbürgſchaft bezüglich der Ertrags=Garantie des 3. und 4. Procentes.

Das Project der Anlage einer Zweigbahn.

Es iſt der Plan angeregt worden, die Pfälziſche West=Oſt=Eiſenbahn von Neuſtadt nach Schifferſtadt und von dort in die Rheinſchanze zu bauen, unter Anlegung einer Zweigbahn von Schifferſtadt nach Speyer.

Es läßt ſich nun allerdings nicht verkennen, daß ſolches für die Stadt Speyer jedenfalls weit beſſer, als ein gänzliches Umgehen derſelben ſein würde. Allein eben ſo unverkennbar bleibt es, daß hiedurch ein großer Theil der Vortheile verloren gehen müßte, welche eine Eiſenbahn zu gewähren vermag, und daß die Verwirklichung dieſer immerhin verkümmerten Einrichtung einen noch größern Koſtenaufwand erheiſchte, als die Ausführung des Unternehmens in der einfachen ſtatutenmäßigen Weiſe.

Die Frage wurde umſtändlich erörtert in der ſpeciellen Erklärung, welche die Majorität der bei der General=Verſammlung von 1841 anweſenden Actionäre dem damaligen Protocolle beifügte. Es geht daraus insbeſondere Folgendes hervor.

1) Die Koſten der Anlage ſind größer, als bei Einhaltung des ſtatutenmäßigen Bahnzuges; denn es müſſen nach dem Ingenieurberichte 1000, in Wirklichkeit aber gegen 2500 Meter Bahn mehr gebaut werden, als bei dem Einhalten der ſtatutenmäßigen Richtung, alſo dem angeblichen Umwege über Speyer; ebenſo wird dadurch die Erbauung eines Hauptbahnhofes zu Schifferſtadt nothwendig, in welchem die Convois aus den drei Richtungen von Saarbrücken, Rheinſchanze und Speyer gleichzeitig zuſammentreffen und expedirt werden können.

Digitized by Google

2) Die Betriebskoſten ſind größer; denn während bei dem urſprünglichen Projecte die nämliche Locomotive mit dem nämlichen Maſchinen-Führer ꝛc. die Strecke von Neuſtadt über Speyer nach der Rheinſchanze und zurück befahren würde, — bedürfte man bei der Anlage einer Zweigbahn, ſtets zweier Locomotiven, zweier Maſchinen-Führer, von denen nämlich die Einen nach der Rheinſchanze, die Andern nach Speyer, getrennte und beſondere Züge leiteten; das geſammte Perſonal und Material müßten auf dieſer Strecke verdoppelt werden. — Und wenn auch die nach der Rheinſchanze beſtimmten Perſonen und Waaren um 14 Minuten früher nach dem bezeichneten Orte gelangten, ſo müßten hinwieder die nach Speyer Gehenden einen noch größern Umweg machen, — ſo daß beide zuſammen genommen eben jedenfalls um etwa 2300 Meter weiter befördert werden müßten, als bei Einhaltung der ſtatutenmäßigen Richtung an Speyer vorbei.

3) Die Perſonenfrequenz verminderte ſich; denn da es ſelten möglich ſeyn würde, die Zeit der Ankunft des Haupt-Convois von dem fernen Saarbrücken her auf die Minute zu beſtimmen, ſo ſähen ſich die zwiſchen Mannheim und Speyer Reiſenden der Gefahr ausgeſetzt, längere Zeit in dem Dorfe Schifferſtadt harren zu müſſen, bis jene Ankunft wirklich erfolgte; — ein Umſtand, der Viele beſtimmen dürfte, lieber auf dem ohnehin kürzeren Wege der Landſtraße, als unter dieſen Verhältniſſen auf der Eiſenbahn, zu reiſen. Wollte man etwa durch Herſtellung unmittelbarer Convois zwiſchen Speyer und der Rheinſchanze dieſem Mißſtande abhelfen, ſo würden danach die aus dem Weſten kommenden oder dahin gehenden Reiſenden in Nachtheil verſetzt werden; denn alsdann würden ſie in Schifferſtadt harren müſſen, bis der Speyer-Rheinſchanzer Bahnzug einträfe, oder auch umgekehrt.

Jedenfalls ließe ſich damit nichts anders, als ein Wechſel vorzugsweiſe benachtheiligten Punktes, erlangen. Unter allen Verhältnißen aber würde der Betrieb ein complicirterer, mehr und öfter Anſtänden und Störung unterworfener; und die Bevorzugung der einen Richtung zum Nachtheile der andern dürfte ſich kaum vermeiden laſſen.

Die Rechtsfrage.

Die allerhöchſten Orts ſanctionirten Statuten der conceſſionirten Pfälziſchen Eiſenbahn=Geſellſchaft enthalten in ihren allgemeinen und Grundbeſtimmungen, durch welche der Zweck der ganzen Geſellſchaft normirt wird, im §. 2, die ausdrückliche Feſtſetzung, daß dieſe Eiſenbahn „von der Rheinſchanze an Speyer vorbei über Neuſtadt ꝛc.“ geführt werden ſolle. Es gründet ſich dieſe Feſtſetzung noch ſpeziell auf eine beſondere allerhöchſte Entſcheidung, durch welche Seine Majeſtät in landesväterlicher Fürſorge unabänderlich dieſe Richtung zu beſtimmen geruheten.

Wir wollen hier vorerſt noch von dieſer allerhöchſten Entſcheidung ganz abſehen, und uns einfach auf dem Rechtsboden der Statuten halten. Dieſe beſtimmen im §. 21, wörtlich übereinſtimmend mit dem Art. XV der „Fundamental=Beſtimmungen „für ſämmtliche Eiſenbahnſtatuten in Bayern“ buchſtäblich folgendes:

„Abänderungen in gegenwärtigen Statuten können nur mit „Genehmigung Seiner Majeſtät des Königs, in dem Falle ſtatt„finden, wenn drei Viertheile der perſönlich verſammelten, resp. „durch perſönlich anweſende Special=Bevollmächtigte dabei ver„tretenen Actionäre ſie ſelbſt beſchließen.“

Nun hat aber in der letzten General=Verſammlung die abſolute Minorität der Actionäre, welche indeſſen eine kleine Majorität der Actienſtimmen beſaß, nämlich 183 Actienſtimmen gegen 118) das Verlangen ausgeſprochen, daß die Richtung an Speyer vorbei ganz aufgegeben, ſomit der §. 2 der Statuten abgeändert werde. Zufolge des angeführten §. 21 der Statuten kann nun wohl bei keinem Unbefangenen auch nur der leiſeſte

Digitized by Google

Zweifel obwalten, daß jenes Verlangen, nach dem vorliegenden Reſultate der Abſtimmung, entſchieden verworfen iſt; — ſelbſt ganz abgeſehen von der uranfänglichen königlichen Beſtimmung, welche die Richtung „an Speyer vorbei“ vorſchreibt.

Dennoch ſuchen die Gegner der Richtung nach Speyer ein Umgehen dieſer Stadt mit ihrer verhältnißmäßig geringen einfachen Majorität durchzuſetzen.

Haben ſie dabei aber bedacht, wie wenig ein ſolches Verfahren, wenn es überhaupt ſtattfinden dürfte, das Vertrauen zu dieſem Geſellſchafts-Vereine zu begründen geeignet wäre? — das Vertrauen, deſſen man doch eben jetzt vorzugsweiſe bedarf. — Sie ſcheinen nicht bedacht zu haben, welches gefährliche Beiſpiel ſie hier geben wollen, und wie ein ſolches Verfahren ſpäter von einer andern Majorität auch gegen ſie ſelbſt angewendet werden könnte!

Ein ſolches Verfahren! iſt aber rechtlich abſolut unmöglich!

Gedruckt bei J. F. Kranzbühler in Speyer.

Bayerische Staatsbibliothek München

Digitized by Google

Zweife
Reſult
ganz a
welche
D
Umgeh
fachen
H
ren,
dieſem
Vertra
Sie ſc
ſie hie
einer
werde
E
mögl

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google